

5. *Ершов В. Ф.* Адаптация российской военной эмиграции в 20–30-е гг. XX в. / В. Ф. Ершов // Адаптация российских эмигрантов (конец XIX – XX в.). – М., 2006. – С. 133–178.
6. *За свободу.* – 1924. – 22 ноября.
7. *Козлитин В. Д.* Русская и украинская эмиграция в Югославии / В. Д. Козлитин. – Харьков, 1996.
8. *Кьосева Цветана.* Руската емиграция в България / Цветана Кьосева. – София, 2002.
9. *Kurjer Pogonny.*
10. *Молва.*
11. *Рупчева Г.* Деятельность Центральной комиссии по оказанию помощи ветеранам русско-турецкой войны 1877–1878 гг. / Г. Рупчева // Славяноведение. – 2005. – № 5. – С. 67–77.
12. *Русская армия в изгнании.* – М., 2003.
13. *Русская армия на чужбине.* – М., 2003.
14. *Русские беженцы: Проблемы расселения, возвращения на Родину, урегулирования правового положения (1920–1930-е годы): Сборник документов и материалов.* Сост. З. С. Бочарова. – М., 2004.
15. *Русский голос.* – 1927. – 24 квітня.
16. *Серапионова Е. П.* Российская эмиграция в Чехословацкой республике (20-30-е годы) / Е. П. Серапионова. – М., 1995.
17. *Ткачев С.* Российская эмиграция в межвоенной Польше / С. Ткачев // *Emigracja rosyjska: Losy i idee.* – Lodz, 2002. – S. 195–244.
18. *Трошкина М. В.* Документы Государственного архива Российской Федерации о деятельности русских общественных организаций в Польше (1920–1930-е гг.) / М. В. Трошкина // *Отечественные архивы.* – 2006. – № 5. – С. 56–66.
19. *Худобородов А. Л.* Вдали от Родины: российские казаки в эмиграции / А. Л. Худобородов. – Челябинск, 1997.

© *Елкин А. И., 2010*

О специфике толкования каперства в раннее Новое время

Пастушенко А. А.

Пастушенко А. О. Про специфіку тлумачення каперства у Ранній новий час. Стаття присвячена дослідженню каперства XVI- першої

половине XVII ст., як піратського феномена. На підставі свідчень історичних джерел було з'ясовано, що каперство, або корсарство, мало досить відносний характер. Прогалини у каперському правовому інституті та двозначне ставлення сучасників до носіїв каперських патентів обумовило різність тлумачень питання в історіографії. У ході дослідження була з'ясована тотожність каперства та піратства.

Ключові слова: корсар, пірат, ранній Новий час, каперство, судно.

Пастушенко А. А. О специфике толкования каперства в раннее Новое время. В статье уделено внимание исследованию каперства XVI – первой половины XVII в., как пиратского феномена. Из свидетельств источников следует, что каперство, или корсарство, носило весьма относительный характер. Пробелы в правовом каперском институте и двусмысленное отношение современников к держателям каперских патентов отразились в неоднозначном отношении к каперскому институту в историографии. Выводы исследования указывают на пиратскую сущность исследуемого исторического явления.

Ключевые слова: корсар, пират, раннее Новое время, каперство, судно.

Pastujenco A. A. Sobre la especificidad de la interpretación del corso en La Edad Moderna. Ha investigado la especificidad de la interpretación del corso en La Edad Moderna. Ha demostrado diferentes cosas de la práctica de los corsarios en el siglo XVI y primera mitad del XVII: jurídicas y morales. Históricas fuentes también alguna historiografía fueron examinadas. La historiografía no tiene opinión única: unos historiadores piensan que corsarios y piratas son los mismos, otros historiadores afirman que estos objetos son muy diferentes. Ha concluido que el corso tuvo la esencia de la piratería.

Palabras de llave: la piratería, el corsario, La Edad Moderna, el corso, el barco.

Феномен піратства представляє доволно складне історичне явлення, особливо якщо говорити про морське розбоє періода пізнього середньовіччя (XVI – перша половина XVII вв.). Правові хитросплетення, державна політика і народні уявлення про піратів створили канву, яка до сих пор не дозволяє дослідникам однозначно визначитися з роллю і місцем піратства в історії Західної Європи. По меткому зауваженню А. Пероті-Дамон, термін «піратство» завжди і всюди носив відносний характер [32, с. 31]. Відповідно, в історіографії головним каменем преткнення залишається питання про правомірність застосування терміна «пірат» до різних категорій морських розбійників. Одні дослідники схильні чітко відокремлювати піратів від каперів і рейдерів [18, с. 673; 15, с. 1-19; 17, с. 638; 16, с. 530; 19, с. 358], інші, навпаки, не

видят никакой существенной разницы между ними [35, р. 303-315; 32, р. 26, 31; 14, р. 83; 3, с. 5-6; 5, с. 3-5; 7, с. 240].

При изучении вопроса будет не лишним исследование специфики толкования каперства в политической, юридической практике и вопросах морали в период позднего средневековья. Освещение данных вопросов внесет долю ясности в вышеназванную проблематику.

По мнению исследователей, термин «капер» происходит от немецкого слова «кареп» – захватывать [5, с. 6; 3, с. 6]. Каперами были частные судовладельцы, которые получали во время войны от своих правительств патенты на право уничтожения и захвата любых кораблей противника [8, с. 20]. Также употреблялся термин «корсар» (от итал. corso – преследование), а с 1664 г. английское обозначение «privateer». При этом ошибочно утверждение И. В. Можейко, что люди, которых называли корсарами, «никогда не считались преступниками» [5, с. 6]. Так, например, в 1586 г. знаменитый мореплаватель Френсис Дрейк возмущался тем, что испанцы называют его корсаром, поскольку это слово подразумевало пирата [22, с. IV]. «Морской пес» Ричард Хоукинс писал, что «...не только в Перу, но и во всей Испании и ее королевствах считают все английские военные корабли корсарами или пиратами..., пират или корсар, – это тот, который во время мира или перемирия разоряет или грабит тех, которые в мире или перемирии с его страной» [39, р. 231]. Если в 1545 г. посол Генриха VIII Уоттон в переписке упоминал слово «корсар» (coursare) в значении «капер», то к концу века для англичан термин становится синонимом слову «пират» [43, р. 524]. Видимо, такое переосмысление было связано с обострением англо-испанских противоречий во второй половине XVI в. Что касается испанской стороны, то, благодаря отсутствию в латинском языке слова «корсар», уже в начале века наблюдается синонимичность обоих понятий: для хрониста Совета по делам Индий Пьетро Мартира нормандец Жан Флери «gallus rugata», тогда как по королевской переписке он же проходит как корсар [20, р. 196, 240, 356; 23, р. 24, 243-248]. Характерное для испанцев мнение об иностранных корсарах выражено в эпитетах из отчета гаванского кабильдо (городского совета) от 1555 г. – «лютеране и еретики» [33, р. 82].

Вышесказанное дает право полагать, что в XVI в. имела место тенденция сопоставления терминов «корсар» и «пират».

Приблизительно серединой XVI в. датируется новый тип каперского патента. С этого времени частноправовые акты «letter of marque», «letters of marquee and reprisal», «letters of reprisal» приобретают новый смысл. Если раньше лицензия на разбой носила частный характер и выдавалась чиновниками только как компенсация за ранее понесенные убытки (репрессалия), то теперь для получения патента достаточно было военного времени [37, р. 70]. Впрочем, следует отметить, что до середины века задача массовой вербовки корсаров могла решаться распространением репрессалии на всех подданных королевства. Весьма

характерна грамота французского короля Франциска I от 22 марта 1531 г.: так как «были учинены многие жестокости и несправедливости, так что многие жены стали вдовами, а дети – сиротами, влачащими жалкое существование [...] из-за того, что король Португалии захватил и удерживает корабли, товары и иное имущество их мужей и отцов, самих же их предав смерти», разрешается «всем капитанам, нашим подданным» захватить португальские корабли, товары и экипаж, привозя их при этом в гавани и порты Франции, в возмещение понесенных убытков. Охранной грамотой для такого рода действий должна была быть заверенная копия вышеприведенного приказа [23, р. 194-195].

При этом не следует думать, что в правовом институте каперства отсутствовали спорные моменты и лазейки для нарушителей. По вопросу законности того или иного каперского приза время от времени созывались собрания юристов. Во время очередной франко-испанской войны (1542-1544 гг.) резонанс получило дело венецианского корабля из Рагузы. В 1544 г. судно, как подозрительное, было захвачено французским корсаром, а спустя неделю отобрано голландским капером. В итоге призом голландцев стал корабль и товары, которые не принадлежали ни одной из воюющих сторон. Созванное в том же году по инициативе английского адмиралтейства собрание юристов (присутствовали Р. Лиел, Д. Рокиби, У. Кук, Д. Бэрбэр, Э. Хас) постановило, что приз голландцев должен считаться незаконным, хоть и был отобран у врага [9, р. 158-160]. Так голландские каперы, сами того не желая, завладели неправильным призом. Из английской дипломатической переписки следует, что в 1545 г. каперское судно «Нью Барк» (капитан Роберт Стэффорд) и его приз – шотландский корабль спасались от бури в гавани дружественного Англии Мидельбурга, в Зеландии, но были арестованы властями города [29, р. 345]. Позднее посол Уоттон и секретарь Пэгет писали в Тайный Совет, что причиной ареста стал захват «Нью Барком» шотландского судна в территориальных водах Зеландии. В вину также ставилось присвоение указанного капером португальского груза изюма и фиг [31, р. 346].

Вопрос о законности приза в территориальных водах дружественной страны, как правило, решался не в пользу корсара. Когда в 1528 г. французский корсар и убегающая от него жертва, фламандский корабль, подошли по Темзе к Тауэру, они оба были арестованы англичанами [10, р. 172-173]. На вопрос можно ли захватывать шотландских врагов у берегов Дании королева Англии Елизавета I отвечала: «Захват кораблей в гаванях, владениях и на территории короля Дании не может считаться законным, несмотря на то, что войны между нами и Шотландией продолжаются». Правда, следует отметить, что политическая проблема территориальных вод в период раннего Нового времени стояла очень остро [30, р. 172].

Как следует из вышеприведенных примеров, даже действуя в рамках закона каперы иногда совершали уголовно наказуемое деяние. С другой стороны были случаи, когда произведенный без каперской лицензии захват классифицировался как законный. Широкою политическую огласку получило дело английского корсара Роберта Ренеджера из Саутгемптона. Во время англо-французской войны в 1545 г. он захватил вражеское судно, идущее с грузом из Леванта, затем зашел на ремонт в один из испанских портов, где, согласно сообщению Тайного Совета, у него «были найдены товары, принадлежащие испанцам». Исходя из того, что Испания была в мире с Англией, чиновники классифицировали действия Ренеджера как пиратские и конфисковали приз со всеми товарами на борту, французскими и испанскими. В ответ английский корсар самовольно напал на первое повстречавшееся ему испанское судно, которым оказался «Сан-Сальвадор», и захватил 124 ящика с сахаром, 140 штук кожи, а также «золото, серебро и жемчуг». Поскольку сумма, взятая Ренеджером, в несколько раз превышала конфискованное ранее чиновниками, корсар выдал экипажу «Сан-Сальвадора» «вексель (bill) с тем, что за вычетом убытков прочее будет им возвращено» [28, р. 410; 40, р. 13]. Так Ренеджер воспользовался правом на возмездие, не имея на руках официальной санкции на захват испанского корабля. Как отмечает Д. Уилсон, в 1577 г. Ренеджер все еще жил в Саутгемптоне, пользуясь всеобщим почетом и уважением [40, р. 13]. И это при том, что после указанного происшествия в Испании был наложен арест на все пребывающие там английские корабли [27, р. 467]. В то время как в Англии Ренеджер был оправдан как капер, в Испании его считали пиратом [28, р. 410].

Таким образом, характерные примеры двусмысленности понимания каперской практики, на наш взгляд, говорят о пиратской сущности этого правового института.

Законность каперской профессии, на что обычно указывают исследователи, была весьма относительной. Презираемый в Испании «gallus rugata» Жан Флери пользовался достойной репутацией в Нормандии, где на витраже церкви Вилекье в 1523 г. была запечатлена сцена сражения этого корсара с двумя испанскими каравеллами [34, р. 250-251]. Раздраженный тем, что испанцы называют англичан пиратами, корсар Ричард Хоукинс писал, что «англичане никогда не были в мире с Испанией, но только в войне, и потому не могут быть причислены к пиратам. К тому же Испания первая нарушила мир с Англией своим эмбарго (запрет мореплавания в Новый Свет), которое из всех средств сопротивления самое порицаемое и наименее уважаемое. ... Итак, если они осуждают англичан за пиратство, то они должны сначала осудить себя» [39, р. 231]. Показательно, что в начале XVII в. английский аноним называл всех шотландских и французских каперов 40-х гг. XVI в. разбойниками, пиратами и мародерами [13, р. 10-11].

Указанная амбивалентность понятия проявилась и в историографии. Например, представитель так называемого «героического» направления Х. П. Биггар, сравнивает французских корсаров «со спартанцами древности, которые были слишком заняты своими героическими подвигами» [18, р. 673]. Вопреки мнению испанских (Р. Альтамира-и-Кревеа, Б. Н. Хоса [1, с. 82-83, 264; 24]) и других историков многие английские исследователи были принципиально против того, чтобы называть елизаветинских корсаров пиратами (У. Вуд, Д. Э. Фроуд, У. Х. Вудвэд, А. Мэррин [41; 21; 42; 26]).

Между тем современники, не колеблясь, видели в каперах потенциальных разбойников. «Я вспоминаю, – писал в первой половине XVII в. голландский юрист Гуго Гроций, – что когда правители нашей родины выдали многим лицам письменные грамоты на каперство против неприятеля, а некоторые из них, захватив имущество дружественных нам народов и покинув родину, стали скитаться по морю, то в связи с этим возник вопрос, ответственны ли правители как за то, что прибегали к содействию преступников, так и за то, что не потребовали от них ручательства» [2]. Разумеется, в мирное время капер мог быстро стать пиратом. Современник Гроция, английский мореход Джон Смит считал источником пиратства безработицу среди моряков военных и каперских кораблей, поскольку они были «бедны и ничего не имели кроме рук и рта», «были обмануты теми, для кого они добыли столько богатств», «не могли рассчитаться с долгами», «хотели бравой жизни, и не желали жить в нищете» [38, р. 280]. Бывший пленник пирата Уорда, квартирмейстер Эндрю Баркер, сообщал о речи, в которой пират с ностальгией говорил о боевых днях, «...когда мы кричали: «там добыча!», и «моряки оценивали ящики с грузом дешевле, чем голландец» [12, р. 2-3].

Историк Д. Стэрки, вслед за К. М. Сеньором, выделяет «пиратскую волну» 1608–1614 гг., которая прошла в годы потепления англо-испанских отношений и прекращения войн, и насчитывала около 300 пиратских кораблей под началом Бишопа Дженингса, Питера Эстона и Генри Мэйнуоринга [36, р. 111].

Последняя фамилия представляет особый интерес ввиду того, что пират Генри Мэйнуоринг не понес за свое пиратство никакого наказания. Согласно польскому историку Я. Маховскому, «население Англии встретило его как героя. В формальном акте помилования, который был вручен Мэйнуорингу 9 июня 1616 г., указывалось, что «...его не обвиняют ни в каком серьезном преступлении» и «...против него не следует возбуждать никакого судебного преследования» [4, с. 61]. Позднее в книге «Об истоках, обычаях и искоренении пиратства» Мэйнуоринг перечислил доводы в пользу своего помилования и королевского награждения: защита английских купцов, возвращение английских товаров законным владельцам, выкуп английских пленников и воздержание от «причинения телесных повреждений всем

поданным» Английского королевства [25, р. 10]. В указанном случае пират поступал как образцовый капер, вследствие чего не понес за разбой заслуженного наказания. С другой стороны, в архивах Эдинбурга хранится протокол судебного разбирательства от 1509 г. о захвате антверпенского судна «Фастеринсолум» (судовладельца Питера Лемпсоуна) Эндрю Бартоном (Bertoun), у которого на руках было репрессальное свидетельство. Суд признал захват незаконным и постановил возместить убытки голландских судовладельцев и моряков [11, р. 122-123]. Тем не менее английский аноним, писавший во времена Мэйнуоринга, назвал Бартона «знаменитым пиратом» Шотландии [13, р. 10].

Таким образом, следует согласиться с мнением тех историков, которые указывают на отсутствие принципиальной разницы между каперством и пиратством. Уже в середине XVI в. сходство этих родов деятельности выражалось в подмене термина «пират» словом «корсар». Произошедшее тогда же превращение каперских патентов из частноправовых актов в публично-правовые способствовало усилению корсарской активности. При этом пробелы в правовом каперском институте время от времени обнажали его пиратскую сущность, как, например, получилось с делом по судну из Рагузы. Самовольные грабительские акты без письменной санкции на них вполне могли оправдываться словесными логическими доводами самого капера, – достаточно вспомнить дело Ренеджера, – или засвидетельствованной случаем Мэйнуоринга моральной подоплекой. Пират приравнялся к каперу и получал не только помилование, но и вознаграждение. Разумеется, при сильном сходстве с обычным пиратством туманная грань часто исчезала, и каперство превращалось в банальный морской разбой. Поэтому современники часто склонны были видеть в каперах потенциальных пиратов, то есть тех, которые грабят всех без разбору и никому не подчиняются. Даже законный и образцовый комиссионный моряк мог рассматриваться другой стороной как пират. Поэтому с полным правом можно оспаривать мнение некоторых историков, в частности, представителей английской школы, о том, что пиратов не следует ставить в один ряд с каперами и корсарами.

Примечания

1. *Альтамира-и-Кревеа Р.* История Испании / Р. Альтамира-и-Кревеа; пер. Е. Н. Глушицкая – М., 1951. – Т. 2.
2. *Гроций Г. О.* праве войны и мира [Электронный ресурс. Режим доступа: [Электронный ресурс. Режим доступа: <http://www.vusnet.ru/biblio/download.aspx?id=4424>]. Доступ. – 24.09.2009.
3. *Губарев В. К.* Пираты Карибского моря: жизнь знаменитых капитанов / В. К. Губарев. – М., 2009.

4. *Маховский Я.* История морского пиратства / Я. Маховский. – М., 1972.
5. *Можейко И. В.* Пираты, корсары, рейдеры / И. В. Можейко. – М., 2006.
6. *Нойкирхен Х.* Пираты: морской разбой на всех морях / Х. Нойкирхен. – К., 1992.
7. *Сидорченко В. Ф.* Морское пиратство / В. Ф. Сидорченко. – СПб., 2004.
8. *Скрягин Л.* Сокровища погибших кораблей / Л. Скрягин. – М., 1968.
9. 1544. Legal Opinions as to Whether, in Time of War between The Emperor and France, a Ship of Ragusa, with Venetian Goods on Board, Captured by Frenchmen, and Retaken by Dutchmen, was Good Prize to The Dutchmen. – S. P. Dom. Mary, Vol. 4, No. 42. // Documents Relating to Law and Custom of The Sea / Ed. by R. G. Marsden. – L., 1915. – P. 158–160.
10. 1562. Fighting in Territorial Waters. – Lansdowne MSS. 5, f. 82. // Documents Relating to Law and Custom of The Sea / Ed. by R. G. Marsden. – P. 172–173.
11. 19 July 1509. Villa Penes Nautium per Andream Berton Captain // Extracts from The Records of The Burgh of Edinburgh. A. D. 1403–1528. – Edinburgh, 1869 – P. 122–123.
12. *A True and Certain Report of the Beginning, Proceedings, Overthrowes, and Now Prefent Eftate of Captaine Ward and Danseker, the Two Late Famous Pirates: from Their Firft Fetting Foorth to This Prefent Time. As Also The Firing of 25. Saile of the Tunis, Men of Warre: Together with the Death of Divers of Wards Chiefe Captaines.* Published by Andrew Barker Mafter of a Ship, Who was Taken by the Confederates of Ward, and by Them Fome Time Detained Prifoner. – L., 1609.
13. *A True Relation of the Lives and Deaths of Two Moft Famous Englifh Pyrats, Purfer, and Clinton Who Lived in the Reigne of Queene Elizabeth.* – L., 1639. – Part 1.
14. *Anderson J. L.* Piracy and World History. An Economic Perspective on Maritime Predation. // *Bandits at Sea: a Pirates Reader* / C. R. Pennell. – New York, 2001. – P. 82–106.
15. *Aydelotte F.* Elizabethan Seamen in Mexico and Ports of the Spanish Main // *The American Historical Review.* – Vol. 48. – №. 1. – P. 1–19.
16. *Barbour V.* Privateers and Pirates of the West Indies // *The American Historical Review.* – Vol. 16. – №. 3. – P. 529–566.
17. *Barbour V.* Review: The Buccaneers in the West Indies in the XVII. Century by C. H. Haring // *The American Historical Review.* – Vol. 16. – №. 3. – P. 637–638.
18. *Biggar H. P.* The French Hakluyt; Marc Lescarbot of Vervins // *The American Historical Review.* – Vol. 6. – №. 4. – P. 671–692.

19. *Bosher J. F.* Review: *Les Caraïbes au temps des flibustiers, XVIe – XVIIe siècles* by Paul Butel // *The Journal of Modern History*. – Vol. 56. – №. 2. – P. 358–359.
20. *De Orbe Novo*. The Eight Decades of Peter Martyr D'Anghera / Trans. F. A. MacNutt. – New York; London, 1912. – Vol. 2.
21. *Froude J. A.* *English Seamen in The Sixteenth Century* / J. A. Froude. – L., Bombay, 1902.
22. *Further English Voyages to Spanish America 1583–1594*. Documents from the Archives of The Indies at Seville Illustrating English Voyages to The Caribbean, The Spanish Main, Florida, and Virginia // Trans. and Ed. by I. A. Wright. – L., 1951.
23. *Guenin E.* *Ango et ses Pilotes. D'après des documents indits de France, de Portugal et d'Espagne* / E. Guenin. – Paris, 1890.
24. *Josa B. N.* Piratas, Corsarios, Bucaneros, Filibusteros y Contrabandistas en La America Española (Siglos XVI, XVII y XVIII). Octubre 2003 [Online resource. Access mode: http://www.ufv.es/docs/foro_revista_6.pdf]. Access. – 27.09.2009.
25. *Mainwaring H.* Of The Beginnings, Practices, and Suppression of Pirates // *The Life and Works of Sir Henry Mainwaring* / Ed. by. G. E. Manwaring, W. G. Perrin. – L., 1920. – Vol. 2. – P. 9–52.
26. *Marrin A.* *The Sea King sir Francis Drake and his Times* / A. Marrin. – New York, 1995.
27. *MCLXVI*. Paget to Petre // *State Papers Published under the Authority of Her Majesty's Commission. King Henry the Eighth. Part V. Foreign Correspondence. 1544–1545*. – Vol. 10. – P. 466–468.
28. *MCXLIV*. The Privy Council to Wotton and Carne // *State Papers Published under the Authority of Her Majesty's Commission. King Henry the Eighth. Part V. Foreign Correspondence. 1544–1545*. – L., 1849. – Vol 10. – P. 408–412.
29. *MCXXIII*. The Privy Council to Paget // *State Papers Published under the Authority of Her Majesty's Commission. King Henry the Eighth. Part V. Foreign Correspondence. 1544–1545*. – L., 1849. – Vol 10. – P. 344–346.
30. *Note* // *Documents Relating to Law and Custom of The Sea* / Ed. by R. G. Marsden. – L., 1915. – P. 172.
31. *Note* // *State Papers Published under the Authority of Her Majesty's Commission. King Henry the Eighth. Part V. Foreign Correspondence. 1544–1545*. – Vol 10. – P. 346.
32. *Perotin-Dumon A.* *The Pirate and the Emperor. Power and the Law on the Seas, 1450–1850* // *Bandits at Sea: a Pirates Reader* / C. R. Pennell. – New York, 2001. –P. 25–55.
33. *Relacion y Estrago que los Franceses corsarios Hicibron en la Villa de La Habana é Puerto Della, Dibigida à La S. C. C. M. Del Emperador y Rey Nuestro Señor, à Los Muy Poderosos Señores Presidente é Oidores de su Real Consejo de Indias, Para que Su Magestad sea Advertido de todo Lo*

- Que ha Sucedido, Conforme á Esta Dicha Relacion quel Cabildo Desta Dicha Villa le Enbia, para que Su Magestad con Brevedad Provea en El Puerto lo que mas Convenga a Su Servicio. (Año 1555) // Coleccion de Documentos Ineditos, Relativos al Descubrimiento, Conquista y Organizacion De Las Antiguas Posesiones Españolas De América y Oceania, sacados de Los Archivos del Reino, y Muy Especialmente Del de Indias. – Madrid, 1869. – T. 12. – P. 82.
34. *Ronciere C.* Histoire de la Marine Française / C. Ronciere. – Paris, 1906.
 35. *Scramuzza V.M.* Greek and English Colonization // The American Historical Review. – Vol. 44. – №. 2. – P. 303–315.
 36. *Starkey D. J.* Pirates and Markets // Bandits at Sea: a Pirates Reader / C. R. Pennell. – P. 107–124.
 37. *Starkey D. J.* The Origins and Regulation of Eighteenth-Century British Privateering // Bandits at Sea: a Pirates Reader / C. R. Pennell. – New York, 2001. – P. 69–81.
 38. *The Generall Historie of Virginia, New-England, and The Summer Iles, with The Names of the Adventurers, Planters, and Governours from Their First Beginning, An. 1584 to this Present 1626. With The Proceedings of Those Severall Colonies and The Accidents That Befell Them in All Their Journeys and Discoveries. Also The Maps and Descriptions of these Countreyes, Their Commodities, People, Government, Customes, and Religion yet Knowne. Divided into Sixe Bookes by Captaine John Smith, sometimes governour of Those Countreyes and Admirall of New England.* – Richmond, 1819. – Vol. 2.
 39. *The Observations of Sir Richard Hawkins* / Ed. by C. R. Drinkwater Bethune. – L., 1847.
 40. *Wilson D.* The World encompassed. Drake's Great Voyage 1577–1580 / D. Wilson. – L., 1977.
 41. *Wood W.* Elizabethan Sea-Dogs. A Chronicle of Drake and His Companions / W. Wood. – Toronto, New York, 1918.
 42. *Woodward W. H.* A Short History of the Expansion of the British Empire 1500-1923 / W. H. Woodward. – Cambridge, 1926.
 43. *Wotton to King Henry VIII* // State Papers Published under the Authority of Her Majesty's Commission. King Henry the Eighth. Part V. Foreign Correspondence. 1544–1545. – L., 1849. – Vol. 10.– P. 524–529.